

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ
(УКРЗАЛИЗНИЦЯ)**

**ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ИМЕНИ АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА**

**МАТЕРИАЛЫ
V Международной научно-практической
конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»**

—
ЭКУЖТ 2010

24-26 ноября 2010 года, г. Яремча

**Днепропетровск
2010**

Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010: Тезисы докладов V Международной научной конференции. - Д.: ДНУЖТ, 2010 г. 265 с.

В сборнике рассматриваются материалы V Международной научной конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010». Изложенные материалы содержат постановку задач и их решение в научной и практической сфере экономики и управления на железнодорожном транспорте. Основной темой данного издания являются реформирование и развитие железнодорожного транспорта. Авторами тезисов являются ученые, специалисты-практики, аспиранты, представители государственных и коммерческих структур.

Сборник предназначен для научных работников, преподавателей, аспирантов, студентов и специалистов транспортной сети.

Редакционная коллегия:

Мямлин С. В. – д.т.н., профессор, проректор по научной работе Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Зубко А. П. – начальник Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Сираков В. И. – начальник управления структурных преобразований Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Кулаєв Ю. Ф. – д.э.н., профессор, профессор кафедры «Экономика и менеджмент» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Каламбет С. В. - д.э.н., профессор, заведующая кафедрой «Финансы и банковское дело» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Покотилов А. А. – д.э.н., профессор, заведующий кафедрой «Экономическая теория» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Скалозуб В. В. – д.т.н., профессор, заведующий кафедрой «Компьютерные информационные технологии» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Бараш Ю. С. – д.э.н., доцент, заведующий кафедрой «Учет, аудит и интеллектуальная собственность» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Гненний Н. В. – к.э.н., доцент, заведующий кафедрой «Экономика и менеджмент» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Куницкий С. В. – заместитель начальника отдела структурных преобразований Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Адрес редакционной коллегии:

49010, г. Днепропетровск, ул. Акад. Лазаряна, 2, ДНУЖТ

Тезисы докладов печатаются в редакции авторов на языке оригинала.

© Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины, 2010
© Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, 2010 г.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА КАК ФАКТОР НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ

Возрастание геополитических рисков проявилось и в приближении государственных границ к жизненно важным центрам Украины. Возникли множественные потенциальные угрозы сухопутным, воздушным, морским транспортным каналам. Целостность экономического пространства страны, крепость связей между ее регионами, в гораздо большей мере, чем ранее, стали зависеть от уровня развития транспорта. В условиях формирования новой модели развития мировой экономики транспорт все больше становится инструментом реализации национальных интересов Украины, обеспечения достойного места страны в мировой хозяйственной системе.

Основные национальные транспортные пути, формирующие опорную транспортную сеть страны, активно встраиваются в международные транспортные сети, что не только позволяет выбирать оптимальные маршруты товародвижения, повышать скорость доставки грузов, но и обеспечивать надежность перевозок. Последнее в настоящее время приобретает особую важность в решении социально-экономических проблем страны, в обеспечении ее территориальной целостности и суверенитета.

Миссию транспорта в государстве еще в XIX веке определил Д. И. Менделеев, сформулировав ее как «центр гравитации страны». Логичной представляется последовательность построения системы понятий теории национальной безопасности: национальное достояние (ресурсы, богатство, их ценность) – ущерб – опасность – безопасность.

Важно уточнить соотношение понятий «ценность», «потребность» и «интерес». Потребность есть объективное состояние субъекта (человека, коллектива, общества, страны и т.п.), которое им может и не осознаваться, либо осознаваться искаженно. Именно в потребностях, а не интересах видна глубинная, объективно-субъективная основа ценностей. Человеческая деятельность вообще есть преобразование ценностей, причем чем больший планируется результат, тем больших он требует вложений, затрат. Национальное достояние страны — это вся совокупность (или система) национальных ценностей, которые законно, легитимно принадлежат данной стране, доступны ее народу и могут им использоваться для удовлетворения потребностей, для получения, созидания и т.п. других ценностей. Достояние, которое требуется охранять и защищать всеми доступными государству способами. Безопасность с позиций ценностного подхода определяется как защищенность от получения значимого ущерба. Национальная безопасность есть, таким образом, защищенность национального достояния (национальных ценностей, ресурсов) от любых видов значимого для страны и ее народа ущерба.

Транспортный комплекс выступает системообразующим фактором экономики, основой хозяйственного (промышленного) освоения территории всей Украины. Для освоения всего государственного пространства, его преобразования и жизнеобеспечения необходимы транспорт и дороги. Базовым понятием в данном случае становится «транспортная безопасность» как механизм обеспечения и реализации государственных, т.е. национальных интересов.

С учетом многоуровневого определения экономической безопасности государства, транспортную безопасность Украины целесообразно рассматривать не с точки зрения защищенности транспорта (отраслевой подход), а с позиции геополитического подхода обеспечения государственных интересов. Следовательно, транспортная безопасность – это состояние защищенности стратегических коммуникационных ресурсов государства, посредством которых обеспечивается устойчивое функционирование и развитие украинского общества в современных геополитических условиях и на длительную перспективу.

Транспортная безопасность в первую очередь находит свое проявление в удовлетворении транспортных потребностей государства, его экономики, оборонного комплекса для устойчивого и гармоничного развития общества, защиты его национальных интересов и устремлений.

Ни заселение территорий, ни их экономическое развитие, ни сохранение политического пространства не могут осуществляться без надежного транспортного комплекса. В этом аспекте европейское положение Украины с ее разветвленной транспортной системой приобретает исключительно большое политическое значение.

Складывающаяся в мире новая геополитическая ситуация в значительной мере зависит от конструкции рациональных континентальных транспортных коммуникаций, адекватных возможностям и потребностям планетарной технологической цивилизации.

Изменение геополитической ситуации и позиционирование Украины в мировом сообществе в качестве равноправного европейского партнера выдвигают новые требования к миссии ее транспортного комплекса. Наряду с имевшей место ранее миссией транспорта как инструмента для пассажиро- и грузообмена и рычага для обеспечения целостности государства, нерушимости его границ, это видение активно дополняется новым содержанием: быть инструментом в процессе вхождения Украины в мировое сообщество, обеспечения безопасности национальной экономики, национальных границ и территорий. Это обстоятельство в последние годы в значительной мере определяет многие проекты и программы. В них стали четче просматриваться мобилизационные мероприятия, особое место занимают интеграционные транспортные проекты.

Украина, благодаря своему выгодному географическому положению, наличию мощного транспортного комплекса с разветвленными системами железнодорожных, автомобильных магистралей и водных путей, способна в перспективе переключить на себя значительную часть евроазиатских международных грузопотоков. Поэтому важной практической задачей для Украины и других бывших республик СССР стало сохранение целостности как железнодорожных транзитов, так и всей системы транспортных коммуникаций.

С учетом сложившейся на украинской территории транспортной инфраструктуры и развития интеграционных процессов, важно сохранить целостность дорожной сети и единство управления транспортом.

Приоритетный характер носят транспортные проекты и программы в рамках СНГ с участием в них бывших советских республик обеспечивающие создание единого транспортного пространства на территории государств Содружества и на этой основе позволяющие сгладить политические разногласия, связанные с установлением межгосударственных границ, смягчить другие противоречия между республиками, жившими еще недавно единой семьей, повысить шансы перехода от разрушительной фазы реформирования к фазе созидательной.

Сохранив и укрепив единство и целостность транспортной системы, как показывают исследования, можно, с одной стороны, предотвратить попытки экономического и политического дробления Украины, обеспечить ее экономический рост, социальный прогресс и безопасность, с другой – упрочить Содружество независимых государств, ЕврАзЭС и других организаций.

МТК не только могут повлиять на конкурентоспособность товаров и услуг страны на мировом рынке, но и на национальную безопасность (экономическую, продовольственную, демографическую, технологическую, военную).

Транспорт, будучи системообразующим элементом экономики, является и наиболее уязвимой ее составляющей. Последнее проявляется в том, что внешний контроль над транспортными системами достигается легче и незаметнее, чем над корпорациями, напрямую определяющими экономический потенциал страны.

Именно с этих системных позиций строится государственная транспортная политика Украины в отношении международных транспортных коридоров. Между тем международные конкуренты прокладывают транспортные коридоры в обход Украины.

Попытки обойти Украину нужно принять как неизбежный, постоянно действующий отрицательный фактор и реагировать адекватно, но с опережающей инициативой. Поэтому совершенно оправданно, что Украина стала активно и системно участвовать в интеграции в мирохозяйственную экономику в сфере транспорта. В особенности усиливается восточный сектор, где транспортная система Украины может занять ведущие позиции в осуществлении эффективных, надежных и «скоростных» связей между государствами.

Анализируя ситуацию в Украине можно выделить ряд причин, по которым транспорт следует отнести к наиболее критическим объектам: резкое возрастание доли перевозок транспортом опасных грузов, использование транснациональными преступными группировками контрабанды оружия и наркотиков как источника финансирования терроризма, высокая степень изношенности и аварийности объектов транспортного комплекса, возможность даже единичной акцией воздействовать одновременно на большое количество людей. Транспорт, в силу своего транснационального характера, стал либо средой «хозяйственной» деятельности международных криминально-террористических группировок, либо объектом бандитских нападений, средством политического шантажа и давления. В силу этих причин обеспечение безопасности и предотвращение преступности на транспорте становится одним из приоритетных направлений в деятельности государства.

Глобальные геополитические перемены конца XX столетия, резко изменив многие параметры мироустройства, поставили Украину в новое положение.

В транспортной стратегии Украины морская деятельность представлена в основном осуществлением морских перевозок, морского промышленного рыболовства, разработкой полезных ископаемых на шельфе, на дне и в его недрах.

Для обеспечения устойчивого развития Украины и защиты национальных интересов на Европейском направлении необходимо отойти от разработки исключительно транспортных проектов и перейти к транспортно-промышленным. Такими проектами являются транспортно-промышленные (экономические) пояса на базе транспортной стратегии Украины.

Весьма важным является привлечение к реализации транспортно-промышленных проектов стратегической значимости государства Содружества, а также страны Южной, Юго-Восточной и Юго-Западной Азии, создавая единое не просто транспортное, а транспортно-производственное пространство.

Особенно эффективно проявляет себя при осуществлении масштабных инновационных проектов принцип частно-государственного партнерства.

В настоящее время перспективы развития украинского транспорта целесообразно рассматривать из среднесрочной программы и стратегических задач, определенных транспортной стратегией Украины.

Эффективная транспортная система – это ключевой элемент инфраструктуры будущего экономического роста. Однако, по мнению специалистов, характер поставленных задач и алгоритм их решения не соответствуют масштабным целям. Одной из причин существенных упущений является фрагментарность в развитии транспортной отрасли. При этом основные базовые документы – программа социально-экономического развития страны и бюджет, на основе которых рассчитываются все финансовые и экономические параметры, определены вперед на год, в лучшем случае на три года.

По нашему мнению необходимо настаивать на усилении внутренней экономической интеграции в восточном направлении для защиты экономических и оборонных интересов Украины. Для чего предполагается использовать процесс интеграции в мировое пространство. С этой точки зрения особое значение имеют проекты развития трансконтинентальных коммуникаций, проходящих через территорию Украины.

ЗМІСТ

Секція 1 "РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ"

Пшінько О. М., Скалозуб В. В. ПРОБЛЕМИ АНАЛІЗУ ТА СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ НА ОСНОВІ РЕЙТИНГОВИХ ОЦІНОК	5
Аксьонов І. М., Шерепа К. М. ОБГРУНТУВАННЯ НЕ МОНОПОЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	6
Бараш Ю. С. РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КРАЇНАХ КОЛИШНЬОГО СРСР	9
Безугла Ю. Є. СИСТЕМНЕ ПРЕДСТАВЛЕННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ	11
Бобиль В. В., Бєлікова Т. М. ВПЛИВ МЕТАЛУРГІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ НА РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ	14
Гайдук А. Ю. ПРИВАТИЗАЦІЯ КАК ПРЕДПОСЫЛКА ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ	15
Глушенко Т. М. РЕФОРМУВАННЯ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	16
Дейнека О. Г. СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	18
Дейнека А. Г., Чирочка А. В. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ПРАВОВЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	19
Дергоусова А. О. НАПРЯМКИ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	20
Дикань В. В. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА КАК ФАКТОР НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ	21
Дребот Х. В. АНАЛІЗ РЕФОРМУВАННЯ РОСІЙСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ	24
Ейтутіс Г. Д. МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ВИЗНАЧЕННЯ КОНЦЕПЦІЇ РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ	26
Єлагін Ю. В. СУЧАСНІ ТЕХНОЛОГІЇ ОПТИМІЗАЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ СТРУКТУР ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	28
Задоя В. О. ІСНУЮЧИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РЕФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	29
Каличева Н. Є. СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	30
Кірдіна О. Г. ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО У ВИРІШЕНІ ПРОБЛЕМ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ	31
Кондратюк М. В. КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ	33
Кравченко О. О. НАПРЯМКИ СТРУКТУРНИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	35
Маркова І. В. ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ВЗАЄМОДІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ДЕРЖАВНО – ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА	37
Орлова В. М. ОЦІНКА ЄВРОПЕРСПЕКТИВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	40
Паламарчук І. В. СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ И НАПРАВЛЕНИЯ ЕГО РЕФОРМИРОВАНИЯ	42